



© Lochner

Leitfaden Schulstraßen

Praktische Hinweise zur Einrichtung von temporären und dauerhaften Schulstraßen



Erstellt von
Dr. Olaf Dilling, Rechtsanwalt
re|Rechtsanwälte PartGmbH

15. September 2024

Im Auftrag von



Inhalt

I. Was ist eine Schulstraße?	3
1. Begriff	3
2. Beispiele aus dem Aus- und Inland	3
3. Typen und Regelungsmöglichkeiten	3
a. Auf Schul-/Betreuungsbeginn und -ende zeitlich beschränkte Schulstraße	3
b. Ganztägige Schulstraße	3
c. „Schulzone“ bzw. Gehwegvorstreckung auf Hauptstraßen	3
II. Rechtliche Grundlagen	4
1. Schulstraße auf Grundlage von § 45 StVO	4
a. Rechtliche Grundlagen	4
b. Zuständigkeiten	4
c. Begründung	4
(1) Allgemeine Gründe	4
(2) Städtebauliches Verkehrskonzept und Schulwegplanung	5
(3) Fahrradstraßen und Fahrradzonen	5
(4) Verkehrsversuch	5
2. Schulstraße auf Grundlage des Straßenrechts	6
a. Ermächtigungsgrundlagen und Formen	6
(1) Teileinziehung	6
(2) Bauliche Maßnahmen	6
b. Zuständigkeiten	6
c. Form und Frist	6
d. Begründung	7
3. Allgemeine Aspekte	7
a. Beschilderung und Ausnahmen	7
b. Sicherung mit Schranken oder Pollern	7
c. Überwachung	7
III. Verfahrensschritte	8
1. Planung und Beratung	8
2. Anordnungsverfahren	8
a. Antrag	8
b. Prüfung der örtlichen Gegebenheiten	8
(1) Unfallstatistik	8
(2) Informationen der Polizei und der Bußgeldstelle über Verkehrsverstöße	8
(3) Verkehrszählung	8
(4) Geschwindigkeitsmessung	8
(5) Verkehrsschau	9
c. Beteiligung Dritter	9
3. Umsetzung	9
4. Auswertung	9
5. Verstetigung	9
IV. Referenzen, Kontakte und Ressourcen	9

I. Was ist eine Schulstraße?

1. Begriff

Mit einer Schulstraße sind Maßnahmen und Regeln gemeint, die Kindern im Umfeld von Schulen (oder Kitas) eine sichere und gleichberechtigte Teilhabe am Verkehr und eine bewegungsaktive Mobilität ermöglichen sollen.¹ Dafür werden im näheren Umfeld von Bildungseinrichtungen eine oder mehrere Fahrbahnen oder Straßen für den Kraftverkehr gesperrt und dadurch zugleich die Fahrbahn für den nichtmotorisierten Verkehr freigegeben. Diese Sperrung kann entweder auf die Zeiten zu Schul- bzw. Betreuungsbeginn und -ende beschränkt oder aber dauerhaft sein.

Hintergrund der Schulstraßen ist die Tatsache, dass der Kraftfahrzeugverkehr vor Schulen oft zu kritischen Verkehrssituationen führt und Kinder auf dem Weg zur Schule oder Kita bzw. nach Hause gefährdet werden.

2. Beispiele aus dem Aus- und Inland

Beispiele von Schulstraßen gibt es im europäischen Ausland und inzwischen auch in Deutschland:

- In Österreich wurde in der dortigen Straßenverkehrsordnung 2022 eine spezielle rechtliche Grundlage mit eigenen Verkehrszeichen geschaffen, nachdem das Konzept bereits seit den 1980er Jahren in Südtirol entwickelt worden war: Nach den in Österreich geltenden Regeln beinhalten Schulstraßen die Sperrung für Kfz, wobei Anwohnende mit Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen; typischerweise erfolgt die Sperrung dort tagszeitlich beschränkt „an Schultagen“, was durch ein Zusatzschild gekennzeichnet wird,
- In Paris gibt es die sogenannten „rues aux ecoles“, typischerweise handelt es sich um dauerhafte Fußgängerzonen im Umfeld von Bildungseinrichtungen. Durch entfernbarere Tore wird die Zugänglichkeit für Rettungsfahrzeuge sichergestellt. 2023 sind davon 200 eingerichtet worden, weitere 100 sollen bis 2026 folgen,
- In Bologna wurden einige Plätze vor Schulen für den nichtmotorisierten Verkehr umgestaltet, wobei z.T. Fahrspuren in Gehwege und Aufenthaltsflächen umgewandelt wurden.

Inzwischen wurde von dem Konzept in einigen deutschen Städten Gebrauch gemacht, zum Teil dauerhaft, zum Teil als Pilotmaßnahme im Rahmen eines Verkehrsversuchs. Laut Presseberichten und kommunalen Bekanntmachungen finden sich Beispiele für Schulstraßen bisher in Köln, Bonn, Essen, Berlin, Dresden, Hannover, Hennef, u.a. Ulm, Unterhaching und Wietze. Mehrere Beispiele für Erprobungsmaßnahmen gibt es u.a. in Nordrhein-Westfalen. Pilotprojekte befinden sich u.a. in Köln, Bonn und Essen. Weitere Maßnahmen zur Erprobung gibt es u.a. in Berlin, Dresden und Ulm.

Auch die straßenrechtliche Einrichtung von Schulstraßen ist bereits umgesetzt worden. So wurde in der Singerstraße im Bezirk Berlin-Mitte eine Schulstraße mit Pollern als physischen Barrieren gegen Kfz eingerichtet. Perspektivisch ist geplant, hier eine Fahrradstraße als Teil des Radergänzungsnetzes ohne Freigabe

¹ Vgl. den Erlass des Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen zu Sperrungen von Straßen für den Kfz-Verkehr im Nahbereich von Schulen, abrufbar auf <https://kinderaufsrads.org/download/10193/?tmstv=1707924044>

für den Kfz-Verkehr einzurichten. Die Einrichtung der Schulstraße wurde im Rahmen eines Eilverfahrens des Verwaltungsgerichts Berlin überprüft. Das Gericht hat den Eilantrag eines benachbarten Betriebs abgelehnt und dabei keine Einwände gegen die einzurichtende Maßnahme geltend gemacht (VG Berlin, Beschluss vom 10.01.2024, VG 1 L 408/23).

3. Typen und Regelungsmöglichkeiten

So vielfältig wie das Umfeld von Schulen sind auch die Gestaltungsmöglichkeiten, um Schulstraßen einzurichten. Es können jedoch drei Grundtypen unterschieden werden: zeitlich beschränkte Schulstraßen (a), ganztägige Schulstraßen (b) und Schulzonen, die nur einen Teil des Straßenquerschnitts betreffen (c):

a. Auf Schul-/Betreuungsbeginn und -ende zeitlich beschränkte Schulstraße

Wie beim sogenannten „Wiener Modell“ der Österreichischen Schulstraße kann die Schulstraßenregelung auf bestimmte Tageszeiten, die Schul- bzw. Betreuungsbeginn und -ende der Kinder, beschränkt sein. Dies hat den Vorteil, dass die Straßen dann zu anderen Zeiten weiterhin für den Kraftfahrzeugverkehr nutzbar sind. Denkbar ist auch eine Beschränkung auf Schultage, soweit sich dies auf hinreichend bestimmte Weise bekanntgeben lässt, etwa durch Verkehrszeichen, die sich in den Ferien zuklappen lassen.

b. Ganztägige Schulstraße

Im Gegensatz dazu läuft das „Pariser Modell“ auf eine dauerhafte Umwidmung des Umfelds von Schulen und Kitas in Fußgängerzonen hinaus. Das heißt, dass die Straße nicht nur während bestimmter Tageszeiten, sondern ganztägig exklusiv für den Fuß- und Radverkehr freigegeben wird. Dies kann dann sinnvoll sein, wenn dadurch Flächen bereitgestellt werden, die von den Kindern den gesamten Tag „bespielt“ werden können oder wenn auch im Sinne der Anwohnenden eine Verkehrsberuhigung überwiegend Vorteile bietet.

c. „Schulzone“ bzw. Gehwegvorstreckung auf Hauptstraßen

Eine Schulstraße, die über den gesamten Straßenquerschnitt für Kfz gesperrt ist, ist nicht für alle Straßentypen möglich. Dies gilt für alle Hauptstraßen, die vom Durchgangsverkehr dominiert sind. Insbesondere ist die Gestaltung einer gesamten sogenannten klassifizierten Straße als Schulstraße rechtlich nicht möglich (Bundes-, Landes- oder Kreisstraße). Hier kommt als Alternative in Frage, lediglich einzelne Fahrspuren oder Parkstreifen in Gehwege umzuwandeln, ggf. mit Freigabe für den Radverkehr. Dies kann durch bauliche Maßnahmen erfolgen, insbesondere durch Hochpflasterung und Verlegung des Bordsteins.



Christophe Belin/Ville de Paris

II. Rechtliche Grundlagen

Eine spezifische Anordnungsmöglichkeit für Schulstraßen mit eigens ausgewiesenem Verkehrszeichen gibt es nach deutschem Recht bisher nicht. Die Bezeichnung Schulstraße ist bislang auch kein rechtlich definierter, durch die Rechtsprechung klar abgegrenzter Begriff.

Dass die Anordnung von Schulstraßen dennoch rechtlich möglich ist, wurde bereits in einem Rechtsgutachten geklärt und in einem Erlass des Landes Nordrhein-Westfalen bestätigt.² Das deutsche Recht stellt jedoch im Allgemeinen hohe Anforderungen an die Begründung von Verkehrsbeschränkungen.

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, werden in diesem Leitfaden konkrete Antworten gegeben, auf welche Weise Schulstraßen abhängig von den örtlichen Gegebenheiten rechtssicher begründet werden können. Dafür findet sich im Folgenden eine Übersicht über die rechtlichen Grundlagen, die für die Einrichtung von Schulstraßen in Frage kommen und über die Voraussetzungen, die ihre Anordnung jeweils hat.

Dabei kann zunächst einmal zwischen Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht unterschieden werden: Demnach regelt das Straßenverkehrsrecht, also Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung, die Umstände der konkreten Benutzung von Straßen, z.B. wie schnell gefahren werden darf, wer Vorfahrt hat usw.

Anders das Straßenrecht der Länder, das die Straße überhaupt erst als öffentlichen Raum für bestimmte Verkehrszwecke widmet. Die Widmung einer Straße ist ähnlich wie eine Verkehrsregelung ein Verwaltungsakt, wird aber nicht lediglich durch Verkehrszeichen oder -einrichtungen bekannt gegeben, sondern muss vorab öffentlich bekannt gemacht werden. Umgekehrt kann eine bereits existierende Straße durch einen speziellen Widmungsakt in seinen Zwecken auch wieder auf bestimmte Benutzerkreise, Benutzungsarten oder -zeiten beschränkt werden. Dies erfolgt durch die sogenannte „Teileinziehung“.

Näheres zum Straßenverkehrsrecht findet sich im Folgenden unter 1), zum Straßenrecht unter 2).

1. Schulstraße auf Grundlage von § 45 StVO

Die Anordnung von Schulstraßen auf straßenverkehrsrechtlicher Grundlage ist vor allem als provisorische oder probeweise Maßnahme sinnvoll, also zur zügigen Umsetzung von Fahrradstraßen und -zonen oder als Verkehrsversuch. Für Schulstraßen, bei denen feststeht, dass sie unbefristet eingerichtet werden sollen, ist in aller Regel die straßenrechtliche Lösung vorzuziehen (dazu siehe unten 2). Im Folgenden werden kurz die rechtlichen Grundlagen zur Anordnung (a), die Zuständigkeiten (b) und die möglichen Argumente und Kriterien zur Begründung (c) vorgestellt.

a. Rechtliche Grundlagen

Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer Schulstraße richtet sich grundsätzlich nach § 45 Abs. 1 StVO. Da das Straßenverkehrsrecht als Gefahrenabwehrrecht konzipiert ist, setzt diese Vorschrift eine konkrete Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs voraus, die eigens begründet werden muss. Die Anforderungen an diese Begründung sind sehr hoch, so dass

die straßenverkehrsrechtliche Generalklausel des § 45 Abs. 1 StVO in der Regel keine dauerhafte und rechtssichere Einrichtung ermöglicht.

Als speziellere Grundlage kommen aber die in § 45 Abs. 1 S. 2 und Abs. 1b StVO geregelten Fälle von Anordnungen in Frage:

- Bei einer Maßnahme zur Erprobung (Verkehrsversuch) erfolgt die Anordnung gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO,
- Wenn eine Kommune bereits ein städtebauliches Konzept erstellt hat, kann sie zu seiner Umsetzung gegebenenfalls nach § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 StVO Anordnungen treffen.

Nach der Reform der StVO im Sommer 2024 gibt es gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO weiterhin die Möglichkeit der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.

b. Zuständigkeiten

Für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung, etwa im Rahmen eines Verkehrsversuchs, ist nach § 44 Abs. 1 Satz 1 StVO die Straßenverkehrsbehörde zuständig. Die konkrete Zuständigkeit vor Ort richtet sich nach landesrechtlichen Bestimmungen. Typischerweise ist die untere Landesbehörde zuständig, die in der Regel beim Landkreis oder bei einer kreisfreien Stadt angesiedelt ist. In Nordrhein-Westfalen ist dies etwa nach § 5 der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung die Kreisordnungsbehörde.

Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ordnen die Straßenverkehrsbehörden im Einvernehmen mit der Gemeinde an.

c. Begründung

Die straßenverkehrsrechtliche Begründung kann sich zum einen auf die Generalklausel des § 45 Abs. 1 S. 1 StVO stützen (1), auf ein Konzept zur geordneten städtebaulichen Entwicklung (2), auf die Einrichtung von Fahrradstraßen oder Fahrradzonen (3) auf einen Verkehrsversuch (4) oder nach der Reform der StVO auf die Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr (5).

1. Allgemeine Gründe

Von einigen Ausnahmen abgesehen (siehe dazu unten (4)), ergibt sich für Anordnungen zur Beschränkung des fließenden Verkehrs auf Grundlage des Straßenverkehrsrecht das Erfordernis einer qualifizierten Gefahr. Das bedeutet, dass das Risiko normalerweise gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO erheblich über dem Durchschnitt liegen muss.

Für die Begründung von Schulstraßen nach Straßenverkehrsrecht ist es daher entscheidend, die rechtliche Bedeutung des Schutzes der Verkehrssicherheit und Teilhabe von Kindern am Verkehr deutlich herauszustellen. Ihre Bedeutung ergibt sich aus der UN Kinderrechtskonvention und aus den Grundrechten. Da die Verwaltung als öffentliche Gewalt über Art. 1 Abs. 3 und Art. 20 Abs. 3 GG direkt an die Grundrechte gebunden ist, sind diese bei der Auslegung des StVG und der StVO zu berücksichtigen, auch wenn die Belange kindgerech-

² Siehe <https://kinderaufsrad.org/download/10107/?tmstv=1702407817>

ter Mobilität bislang vom Gesetz- und Verordnungsgeber nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

Insbesondere ergibt sich eine Verpflichtung der öffentlichen Gewalt auf das Kindeswohl sowie den Schutz von Leben und Gesundheit gemäß Art. 2 Abs. 2 GG und die freie Entfaltung der Persönlichkeit gemäß Art. 2 Abs. 1 sowie Art. 3 Abs. 1 GG. Näheres dazu findet sich in einem vom Verfasser erstellten Rechtsgutachten (siehe <https://kinderaufsrat.org/download/10107/?tmstv=1702407817>, Abschnitt II.1.). Aus diesen völker- und verfassungsrechtlichen Bindungen folgt auch für Straßenverkehrsbehörden, dass die Belange kindgerechter Mobilität bei ihren Entscheidungen beachtet werden müssen.

Einen Ausdruck findet die hohe Bedeutung des Lebens- und Gesundheitsschutzes immerhin in der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO zu § 1, Rn. 1). Die Verkehrsverwaltung hat sich hier auf das Ziel festgelegt, präventiv schwere Verkehrsunfälle mit Toten oder schwer Verletzten zu vermeiden („Vision Zero“).

Die Gefahr schwerer Verkehrsunfälle ist in Schulstraßen typischerweise wegen des hohen Verkehrsaufkommens, der Unübersichtlichkeit der Verkehrssituation, der Stauungen, häufigen Wende- und Rangiervorgänge gegeben. Dazu kommt, dass Kinder aufgrund ihrer geringen Körpergröße zwischen heute handelsüblichen Kfz leicht übersehen werden bzw. selbst nicht in der Lage sind, die Fahrbahn gut einzusehen. Zudem sind Kinder besonders gefährdet, weil sie leicht abgelenkt sind, Gefahren und Geschwindigkeiten noch nicht so gut einschätzen können und zum Teil auch noch eine mangelnde Impulskontrolle haben. Aus diesen Gründen wird für die Anordnung von Tempo 30 vor Schulen eine abstrakte, typisierte Gefahrenlage angenommen.

Neben der Gefahr für die Verkehrssicherheit geht vom Kraftfahrzeugverkehr jedoch auch eine erhebliche Behinderung für die Leichtigkeit des Fahrrad- und Fußverkehrs aus. Auch dies ist als eine Gefahr zu qualifizieren, die geeignet sein kann, Verkehrseinschränkungen zu begründen. Denn durch den ungehinderten Kfz-Verkehr werden die Teilhaberechte der Kinder eingeschränkt. Um Kindern ebenfalls angemessene Rechte auf eigenständige Mobilität einzuräumen, ist zur Ermöglichung der Leichtigkeit des Fußverkehrs eine Kompensation durch verkehrsrechtliche Maßnahmen erforderlich, die zur Einschränkung des Kfz-Verkehrs führen (vgl. zur Leichtigkeit des Fußverkehrs, OVG des Saarlandes, Beschluss vom 25.04.2014 – 1 A 401/13, Rn. 41; OVG Bremen, Urteil vom 13.12.2022 – 1 LC 64/22, Rn. 86 f.).

Dabei beschränkt sich der Zweck kindlicher Mobilität nicht auf das reine Fortkommen „von A nach B“, sondern es geht um Verkehr in einem erweiterten Sinn. Auch die Entwicklung zur Selbstständigkeit und das Gefühl von Selbstwirksamkeit beim Zurücklegen des eigenen Schulwegs sind ein wichtiges Ziel. Der selbst zurückgelegte Schulweg fördert die Gesundheit und die Bewegungsfreude der Kinder. Daneben wird ihre Kommunikationsfähigkeit untereinander und allgemein im Verkehr geschult.

Dies sind Ziele, die auf den ersten Blick nur am Rande mit Verkehrsfunktion zu tun haben. Allerdings ist auch das Erlernen der sicheren und selbstständigen Verkehrsteilnahme ein wichtiges verkehrsinernes Ziel. Zudem ist der Verkehrsbegriff nicht auf die schlichte Ortsveränderung „von A nach B“ beschränkt. Der

Verkehrsraum dient vielmehr auch als Forum kommunikativer Begegnung, als Ort mitmenschlicher Kontakte und als Forum für Meinungs- und Informationsaustausch (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 22.05.2019 – 5 S 2592/18, Rn. 6, m.w.N.). Diese erweiterten Verkehrsfunktionen fallen unter das Schutzziel der Ordnung des Verkehrs. Sie sind StVO-konform und sollten in Begründungen von entsprechenden Anträgen oder Anordnungen einfließen.

2. Städtebauliches Verkehrskonzept und Schulwegplanung

Zur Begründung von Beschränkungen und Verboten des Verkehrs kann eine Gemeinde auch ein städtebauliches Verkehrskonzept nach § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 StVO erstellen. Da dies auch die Schulwegplanung umfassen kann, ist ein solches Konzept auch zur Begründung für Schulstraßen geeignet. Zusätzlich sollte immer eine konkrete Gefahr (siehe oben (1)) begründet werden, da die Rechtsprechung bislang davon ausgeht, dass dies erforderlich ist (kritisch mit Nachweisen, Hubertus Baumeister, Gutachten des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), Rechtliche Bausteine für eine strategische Neuausrichtung der Mobilitätswende in Kommunen, <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/exwost/55/exwost-55-1.html>, S. 12 f.).

3. Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Bei der Anordnung von Fahrradstraßen oder Fahrradzonen ist die Begründungslast für die Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen oder Verboten gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 1 und 8 StVO reduziert. Für die Ausgestaltung von Schulstraßen, die ganztägig und an allen Wochentagen angeordnet sein sollen, bietet dies weitere Möglichkeiten. Dennoch sollten bei der Begründung der konkreten Gefahr die oben, unter (1), genannten Argumente ebenso umfassend dargestellt werden. Lediglich bei der Eintrittswahrscheinlichkeit der Gefahren wird ein etwas weniger strenger Maßstab angelegt.

Für Fahrradzonen sind dabei die weiteren Voraussetzungen des § 45 Abs. 1i StVO zu beachten. Allerdings sollten reine Fahrradstraßen oder -zonen, die auf unbestimmte Zeit eingerichtet werden sollen, auf straßenrechtlicher Grundlage angeordnet werden. Denn der Gebrauch der Straßen wird dann dauerhaft für bestimmte Verkehrsarten beschränkt. Die Anordnung aufgrund des § 45 StVO kommt daher nur dann in Frage, wenn Schulstraßen schon vorübergehend oder probeweise angeordnet werden sollen, bevor das Verfahren der straßenrechtlichen Teileinziehung abgeschlossen ist.

4. Verkehrsversuch

Auch beim Verkehrsversuch, den sogenannten Maßnahmen zur Erprobung nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO ist lediglich eine einfache konkrete Gefahr nachzuweisen. Zusätzlich gibt es allerdings weitere Erfordernisse der Begründung und methodischen Begleitung. So muss jede Maßnahme zur Erprobung von einer Bewertung begleitet werden, die in einem Vergleich zwischen zwei Referenzzeiträumen vor und nach dem Versuch besteht. Dies setzt eine Bestandsaufnahme vor dem Versuch voraus und eine systematische Begleitung und Dokumentation während des Versuchszeitraums. Nur so kann die Wirksamkeit der erprobten Maßnahme und ihrer Nebeneffekte objektiv evaluiert werden. Eine Erprobung im freien „Versuch und Irrtum“ ist laut Rechtsprechung

dagegen nicht zulässig (vgl. VG Frankfurt am Main, Beschluss vom 31.08.2021 - 12 L 1802/21.F; VG Neustadt/Weinstraße, Beschl. v. 18.2.2011 - 1 L 78/11.NW).

5. Bereitstellung angemessener Flächen für den Fahrrad und Fußverkehr

Die in der Reform der StVO im Sommer 2024 hinzugefügte Möglichkeit aus Gründen des Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutzes sowie der geordneten städtebaulichen Entwicklung angemessene Flächen für den Fahrrad- und Fußverkehr bereitzustellen, könnte auch für Schulstraßen weiterhelfen. Die Regelung findet sich im § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO neue Fassung. Sie steht unter dem Vorbehalt der Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs und darf die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigen. Wie genau die Abwägung erfolgen soll und was als „angemessene Fläche“ gilt, ist bisher noch offen, da die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO bisher nicht veröffentlicht wurde.

Dem Wortlaut nach könnte diese Vorschrift jedoch in Fällen, in denen keine anderen Vorschriften der StVO greifen, für die Einrichtung einer Schulstraße maßgeblich sein. In diesem Fall muss entweder mit objektiv nachvollziehbaren Vorteilen für den Umwelt-, Klima- oder Gesundheitsschutz oder für die geordnete städtebauliche Entwicklung argumentiert werden. Diese Vorteile müssen in einer Abwägung im konkreten Fall die Nachteile für die Leichtigkeit des Verkehrs überwiegen. Sie dürfen insbesondere nicht zu Gefahren für die Sicherheit führen, etwa durch Ausweichverkehre.

Eine nahliegende Möglichkeit der Nutzung dieser neuen Bestimmung ist die Umwandlung von Parkplätzen vor Schulen in Hauptstraßen oder Straßen des überörtlichen Verkehrs in Fahrradstellplätze oder in eine Fußverkehrsfläche. Denn dies ist ohne Weiteres mit der Leichtigkeit des Verkehrs vereinbar und trägt zur Sicherheit des Verkehrs bei.

2. Schulstraße auf Grundlage des Straßenrechts

Die inhaltlichen Begründungserfordernisse für die Einrichtung von Schulstraßen reduzieren sich bei einer Nutzung der straßenrechtlichen Möglichkeiten. Aus dem Straßenrecht der Länder ergibt sich die Option der Teileinziehung einer Straße, um ihre Benutzung auf bestimmte Verkehrsarten einzuschränken.

a. Ermächtigungsgrundlagen und Formen

1. Teileinziehung

Die Ermächtigungsgrundlage für eine straßenrechtliche Teileinziehung ergibt sich aus dem Straßenrecht der Bundesländer. So ergibt sich aus § 7 Abs. 1 des Straßen- und Wegegesetzes (StrWG) NRW, dass Straßen durch eine Teileinziehung auf bestimmte Benutzungsarten eingeschränkt werden können. Entsprechende Bestimmungen gibt es auch in den anderen Ländern.

Durch die straßenrechtliche Teileinziehung wird die Straße, wie es beispielsweise in Art. 1 Abs. 1 Satz 2 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes heißt, durch „eine nachträgliche Beschränkung der Widmung auf bestimmte Benutzungsarten, -zwecke und -zeiten“ eingegrenzt. Konkret kann es um eine Fußgängerzone mit oder ohne Freigabe von Fahrradverkehr, um eine reine Fahrradzone oder Fahrradstraße ohne Freigabe für den Kfz-Verkehr gehen.

Wie im Rechtsgutachten bereits hergeleitet wurde, kann eine Teileinziehung sich auch auf Benutzungszeiten beziehen. Damit sind straßenrechtlich begründete Schulstraßen möglich, die nur zu Schul- bzw. Betreuungsanfang und -ende gelten.

2. Bauliche Maßnahmen

Neben der Teileinziehung bietet das Straßenrecht auch die Möglichkeit baulicher Maßnahmen. Diese können helfen, den Verkehrsraum vor Schulen im Sinne kindgerechter Mobilität zu gestalten. So kann eine Gehwegvorstreckung an einer Hauptstraße Platz für Fuß- und Fahrradverkehr schaffen, wenn eine Sperrung des gesamten Straßenquerschnitts für Kfz nicht möglich ist, aber aufgrund bisher dort eingerichteter Parkplätze oder mehrerer Fahrspuren entsprechend Platz vorhanden ist. Diese bauliche Maßnahme besteht einfach in der Versetzung des Bordsteins und in einer Aufpflasterung, so dass größere Flächen für den Fuß- und gegebenenfalls Fahrradverkehr vor der Schule geschaffen werden können.

Rechtliche Grundlage für diese Maßnahmen ist ebenfalls das Straßenrecht der Länder, in NRW etwa nach § 9 Abs. 1 Satz 1 StrWG. Eine Anordnung und entsprechende Begründung ist nicht erforderlich. Denn die Straße wird einfach baulich umgestaltet, ohne dass dies verkehrsregelnden Charakter im Sinne des § 45 StVO oder im Sinne einer straßenrechtlichen Teileinziehung hat, vgl. § 6 Abs. 8 Satz 2 StrWG NRW. Denn die Straße ist weiterhin für alle Benutzungsarten verfügbar, lediglich die Raumaufteilung ändert sich im Detail.

b. Zuständigkeiten

Die Zuständigkeiten im Straßenrecht richten sich ebenfalls nach den Straßengesetzen der Länder. Regelmäßig sind für die Widmung von Straßen die Träger der Straßenbaulast zuständig. Dies ist bei Gemeindestraßen die Gemeinde, bei Kreisstraßen der Kreis, bei Bundesstraßen der Bund.

In NRW sind nach § 47 Abs. 1 und § 9 Abs. 1 Satz 1 StrWG die Kommunen für die bauliche Gestaltung der Gemeindestraßen zuständig. Entsprechende Regelungen finden sich auch in anderen Bundesländern. Soweit es sich bei den Hauptstraßen um Kreis-, Landes- und Bundesstraßen handelt, sind dafür die entsprechenden Gebietskörperschaften, Landkreis, Landes- oder Bundesverwaltung, zuständig.

c. Form und Frist

Für die Widmung und entsprechend die Teileinziehung einer Straße gibt es spezielle Formerfordernisse und Fristen, die sich nach den jeweiligen Straßengesetzen der Länder richten.

Die Teileinziehung setzt eine vorherige öffentliche Bekanntmachung voraus, die ortsüblich im Amtsblatt oder dem lokalen Anzeigenblatt erfolgt und mit einer Rechtsbehelfsbelehrung versehen ist. Zuvor ist die Absicht der Teileinziehung öffentlich bekannt zu machen, um Gelegenheit zu Einwendungen zu geben. In NRW ist gemäß § 7 Abs. 4 Satz 1 StrWG die Absicht drei Monate vor der Teileinziehung bekannt zu machen. In den anderen Bundesländern gibt es vergleichbare Regelungen.

Für die Planung von Schulstraßen sollte insofern ausreichend Zeit eingeplant werden, um die Dauer des straßenrechtlichen Verfahrens zu berücksichtigen. Bei

einem Verkehrsversuch sollte bereits mehrere Monate vor Ablauf des Versuchs das straßenrechtliche Verfahren eingeleitet werden, um die Schulstraße möglichst nahtlos und rechtssicher beibehalten zu können.

d. Begründung

Im Gegensatz zum Straßenverkehrsrecht ist das Straßenrecht nicht auf eine im Wesentlichen verkehrsinterne Gefahrenabwehr beschränkt. Vielmehr ist in den Straßengesetzen der Länder geregelt, dass eine Teileinziehung durch überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls begründet werden kann. Die Gründe des öffentlichen Wohls beschränken sich nicht auf verkehrsbezogene Gründe. Vielmehr kann es dabei allgemein um planerische Gesichtspunkte der Gemeinde gehen, wie die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Straße. Es können jedoch auch Umweltschutzaspekte, wie Verbesserung der Luftqualität oder Klimaschutz eine Rolle spielen.

Es sollten jedoch auch zur Begründung einer straßenrechtlichen Teileinziehung die oben (unter II.1.c), S. 7 ff.) genannten Gründe und Kriterien für die Anordnung von Schulstraßen mit einfließen. Denn selbstverständlich können bei einer Teileinziehung auch verkehrsinterne Ziele als Gründe des öffentlichen Wohls gelten.

Was die Förderung der kindgerechten Mobilität angeht, können neben der Flüssigkeit des Verkehrs hier auch gesundheitliche Aspekte berücksichtigt werden, etwa weil eingeschränkte Mobilität die körperliche, geistige und soziale Entwicklung von Kindern beeinträchtigt (VCÖ factsheet - Mobilität mit Zukunft 2023-07).

3. Allgemeine Aspekte

Unabhängig davon, ob eine Beschränkung des Verkehrs straßenverkehrsrechtlich oder straßenrechtlich begründet ist, muss sie gegenüber den Personen, die am Verkehr teilnehmen, bekannt gemacht und durchgesetzt werden. Dafür ist eine entsprechende Beschilderung (a), Sicherung mit Verkehrseinrichtungen (b) und Überwachung (c) erforderlich.

a. Beschilderung und Ausnahmen

Anders als in Österreich gibt es für die Beschilderung von Schulstraßen in Deutschland bislang kein eigenes Verkehrszeichen. Daher müssen die Straßenverkehrsbehörden bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen oder der Kennzeichnung von straßenrechtlichen Benutzungseinschränkungen auf die Verkehrszeichen zurückgreifen, die laut Anhang zur StVO und Verkehrszeichenkatalog zur Verfügung stehen.

Vorzugswürdig ist das Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge). Denn dieses lässt zu, dass Kinder und Jugendliche u.U. auch in Begleitung ihrer Eltern mit dem Fahrrad zur Schule kommen. Alternativ ist auch an Verkehrszeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) zu denken, das allerdings auch für Fahrräder gilt. Beide Verkehrszeichen lassen sich durch entsprechende Zusatzzeichen zeitlich beschränken, was bei Zeichen 267 (Verbot der Einfahrt) nicht der Fall ist (vgl. VwV-StVO zu den §§ 39 – 43 Rn. 44).

Bei einer zeitlichen Begrenzung auf die Schul-/Betreuungsbeginn und -ende sind das Zusatzzeichen 1042-32 oder die Zusatzzeichen 1042-38 mit 1040-31 geeignet. Eine Beschränkung auf Schulzeiten (mit der Ausnahme von Ferienzeiten und Feiertagen) lässt sich nicht

rechtssicher auf Zusatzzeichen anordnen (etwa durch den schriftlichen Zusatz „nur zu Schulzeiten“ / „außer in Ferienzeiten“). Denn aufgrund der unterschiedlichen Ferienzeiten in den verschiedenen Bundesländern wäre eine solche Anordnung nicht bestimmt genug. Alternativ ist es jedoch möglich, die Verkehrszeichen entweder zu Ferienzeiten zu verhängen oder direkt als Klappschilder auszugestalten, die in den Ferienzeiten zugeklappt werden können.

Ein Zusatzzeichen, das alle Menschen mit einem Anliegen von der Regelung ausnimmt (Zusatzzeichen 1020-30 - „Anlieger frei“), ist im Zusammenhang mit Schulstraßen nicht sinnvoll. Denn dadurch würde lediglich der Durchgangsverkehr beschränkt, dagegen gelten Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen, ebenfalls als „Anlieger“.

Um Anwohnenden dennoch den Zugang zu ihrer Wohnstraße zu ermöglichen, kann unter Umständen eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 46 Abs. 1 Satz 1 Nr. 11 StVO erteilt werden. Insbesondere ist dies für das Parken von Menschen mit Schwerbehinderung vorgesehen.

b. Sicherung mit Schranken oder Pollern

Eine Sicherung ist bei Maßnahmen, durch die die Schulstraße als Fußgängerzone oder Fahrradstraße rund um die Uhr für den Kfz-Verkehr gesperrt ist, durch Sperrpfosten möglich. Diese Sperrpfosten sollten zur Sicherstellung der Rettungssicherheit für die Polizei und den Rettungsdienst mit einem entsprechenden Schloss gesichert, herausnehmbar oder umklappbar installiert werden.

Bei lediglich temporären Sperrungen zu bestimmten Wochen- und Tageszeiten kann eine mobile Absperrschranke (u.U. integriert in einen sogenannten Schrankenzaun, der aus Kunststoff im Handel erhältlich ist) dafür sorgen, dass das Verbot für Kraftfahrzeuge eingehalten wird. Diese Sperre muss als Verkehrseinrichtung von der Straßenverkehrsbehörde genehmigt werden. Sie kann vorübergehend auch vom Personal der Schule oder Eltern, die sich dazu bereit erklären, als Verwaltungshelfer auf genaue Anweisung der zuständigen Behörde jeweils aufgestellt und abgebaut werden. Bei definitiven Maßnahmen, die auf unbestimmte Zeit beschlossen wurden, aber nur zu bestimmten Tageszeiten gelten, ist stattdessen an versenkbare Poller oder fest installierte Schranken zu denken.

c. Überwachung

Für die Überwachung der Anordnungen ist grundsätzlich das Ordnungsamt zuständig, bei Gefahr im Verzug auch die örtlich zuständige Polizei. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs nicht nur darin besteht, dass eine hohe Wahrscheinlichkeit von Unfällen mit Personenschaden besteht. Vielmehr besteht eine Gefahr für die Ordnung des Verkehrs schon darin, dass sich Menschen gezwungen sehen, auf widerrechtlich fahrende oder parkende Kraftfahrzeuge Rücksicht zu nehmen oder auf sie zu warten.

Die Sanktionierung von Verstößen richtet sich nach dem Bußgeldkatalog. Für das Befahren einer mit Zeichen 250 oder 260 für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrten Straße mit einem Personenkraftwagen wird ein Bußgeld in Höhe von 50 Euro fällig (Nr. 141.3 der Bußgeldkatalog-Verordnung - BKatV).

III. Verfahrensschritte

Der Weg von der Idee, eine Schulstraße einzurichten bis zur endgültigen dauerhaften Einrichtung, kann langwierig und komplex erscheinen. Dies liegt unter anderem daran, dass die dafür nötige Teileinziehung im Straßenrecht ein formales Verfahren mit öffentlicher Bekanntmachung voraussetzt. Es ist daher sinnvoll, das Vorgehen in kleine Etappenziele einzuteilen, auch um während des Planungs- und Umsetzungsprozesses wichtige Teilschritte nicht zu vergessen.

1. Planung und Beratung

Die gute Planung von Schulstraßen ist ein entscheidender Faktor für ihren Erfolg, sowohl was die Akzeptanz bei Schülerinnen und Schülern, Eltern, Anwohnenden und anderen Verkehrsteilnehmenden angeht, als auch, was die rechtssichere Anordnung betrifft.

Die Einrichtung einer Schulstraße kann dabei immer nur ein Baustein in einem Gesamtkonzept sein. Idealerweise wird die Schulstraße in ein umfassendes kindgerechtes Mobilitätsmanagement der Kommune integriert. Andere wichtige Bausteine sind eine übergreifende Schulwegplanung mit einem sicheren und barrierefreien Querungsmanagement, geschützte kindgerechte Fahrradwege, die Anpassung der allgemeinen Verkehrsführung, die Anordnung von Tempo 30 im Bereich der Schule, eine gute ÖPNV-Anbindung, ein sogenannter „Lauf- oder Fahrradbus“, d.h. ein verabredeter und begleiteter gemeinsamer Weg einer Gruppe von Schulkindern zur Schule sowie die Einrichtung von Hol- und Bringzonen an der nächsten Hauptstraße. Weiterhin sollte sich die Schulwegplanung inklusive der Schulstraßen mittel- und langfristige auch in der Mobilitäts- und Bauplanung einer Kommune niederschlagen (dazu näher im Rechtsgutachten, siehe oben, unter II.2).

Für die Akzeptanz der Schulstraße, die bestmögliche Vereinbarung unterschiedlicher Belange und ihre möglichst reibungslose Umsetzung ist eine frühzeitige Beteiligung sinnvoll. Daher sollten Schulleitung, Elternbeirat, Schülerinnen und Schüler, Anwohnende, Verbände und ortsansässige Unternehmen informiert und in den Planungsprozess einbezogen werden. Mögliche Formate sind

- Informationsveranstaltungen, in denen das Konzept und die geplanten Maßnahmen erläutert und veranschaulicht werden,
- Bürgerwerkstätten mit der Möglichkeit der interaktiven Entwicklung von Planungsvarianten unter Beteiligung der Verwaltung oder
- Ortsbegehungen, um direkt vor Ort Probleme zu begutachten und Lösungen zu entwickeln.

2. Anordnungsverfahren

Für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen gibt es einige übliche und im Einzelnen vorgeschriebene Verfahrensschritte, die im Folgenden dargestellt werden.

Für die straßenrechtliche Teileinziehung sind die in den Straßengesetzen der Länder vorgesehenen Verfahrensvorschriften zu beachten.

a. Antrag

Sowohl die straßenrechtliche als auch die straßenverkehrsrechtliche Einrichtung einer Schulstraße kann

grundsätzlich von Amts wegen eingeleitet werden. Ein spezielles Antragsverfahren im Sinne des § 22 Satz 2 Nr. 1 Verwaltungsverfahrensgesetzes (VerwVfG) besteht nicht. Es besteht im deutschen Verwaltungsrecht jedoch immer auch die Möglichkeit für Einzelne oder in Gemeinschaft mit anderen, sich gemäß Art. 17 GG an die zuständigen Stellen zu wenden. Ein entsprechender Antrag ist sowohl seitens der Elternschaft als auch der Schulleitung denkbar.

b. Prüfung der örtlichen Gegebenheiten

Falls das Anordnungsverfahren durch einen Antrag initiiert ist, haben die Antragstellenden idealerweise bereits die für die Entscheidung über den Antrag erforderlichen Informationen recherchiert. Ansonsten muss die Behörde vor einer Entscheidung von Amts wegen die für die Entscheidung relevanten Informationen ermitteln. Typischerweise werden die folgenden Informationsquellen genutzt, um über eine verkehrsrechtliche Anordnung zu entscheiden:

(1) Unfallstatistik

Die von den Polizeidienststellen aufgenommenen Unfälle können straßenbezogen abgefragt werden. Inzwischen sind Unfälle mit Personenschaden auch online abrufbar: Über den Unfallatlas Deutschland der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder (<https://unfallatlas.statistikportal.de/>). Dadurch lässt sich leicht feststellen, ob in einer Straße ein Unfallschwerpunkt mit einer überdurchschnittlichen Häufung von Verkehrsunfällen vorliegt. Dadurch, dass die Daten auch nach Verkehrsarten aufgeschlüsselt sind, lassen sich Unfälle auch leicht dem Fuß- und Fahrradverkehr zuordnen.

(2) Informationen der Polizei und der Bußgeldstelle über Verkehrsverstöße

Das hohe Verkehrsaufkommen bei knappem Raum ist häufig mit Verkehrsverstößen verbunden. Diese können ein erhebliches Gefahrenpotential mit sich bringen, so etwa das Zuparken von Gehwegen oder Sichtachsen an Querungsstellen, Geschwindigkeitsüberschreitungen oder mangelndes Einhalten von Sicherheitsabständen. Daher ist es sinnvoll, zur Vorbereitung der Begründung einer Gefahrenlage oder auch der überwiegenden Gründe des öffentlichen Wohls, diese Informationen einzuholen.

(3) Verkehrszählung

Zur Begründung von Beschränkungen oder Verboten nach § 45 StVO aber auch zur Begründung von straßenrechtlichen Teileinziehungen ist die Erhebung des Verkehrsaufkommens eine entscheidende Grundlage. Aus dem Verkehrsaufkommen ergeben sich Gefahren für die Verkehrssicherheit und die Ordnung des Verkehrs, die sich durch eine Verkehrszählung objektivieren lassen. Dadurch wird auch ein präventiverer Ansatz verfolgt anders als mit der ausschließlichen Beurteilung der örtlichen Gegebenheiten aufgrund der Verkehrsunfallstatistik. Bei Einrichtung von Fahrradstraßen oder Fahrradzonen ist dabei auch auf die relativen Anteile der Verkehrsarten zu achten.

(4) Geschwindigkeitsmessung

Bei erhöhtem Durchgangsverkehr und insbesondere beim Bringen der Kinder mit dem Kfz in den Morgenstunden kann es sein, dass vorhandene Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht eingehalten werden oder nicht

angepasst gefahren wird. Dann ist eine Geschwindigkeitsmessung, z.B. per mobilem Lasergerät, sinnvoll, um die daraus resultierenden Gefahren objektiv abbilden und einschätzen zu können.

(5) Verkehrsschau

Nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO sind auf allen Straßen in regelmäßigen Abständen, mindestens alle zwei Jahre, Verkehrsschauen durchzuführen (VwV-StVO, zu § 45 StVO, Rn 57). Auch die protokollierten Ergebnisse der Verkehrsschauen können Hinweise darauf geben, was für Gefahren in den betreffenden Straßen festgestellt wurden.

c. Beteiligung Dritter

Vor der Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen im Rahmen eines Verkehrsversuchs oder bei provisorischer Anordnung von Fahrradstraßen oder Fahrradzonen sind nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO die Straßenbaubehörde und die Polizei zu hören (VwV-StVO zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Rn. 1).

Soweit dies nicht bereits im Vorfeld geschehen ist, sollten vor einer Anordnung alle relevanten Akteure, neben der Schulleitung, Schülern und Schülerinnen- und Elternvertretungen, auch Anwohnende und gegebenenfalls betroffene Unternehmen einbezogen werden. Ist die Sicherung durch Schranken oder Poller geplant, sollte zusätzlich auch die Feuerwehr bzw. gegebenenfalls auch die örtlich zuständige Rettungsleitstelle einbezogen werden, um Rat einzuholen, wie die Zugänglichkeit von Rettungswegen sichergestellt werden kann.

3. Umsetzung

Die Umsetzung, insbesondere das Aufstellen der angeordneten Verkehrszeichen, übernimmt üblicherweise ein damit beauftragtes Tiefbauunternehmen im Auftrag des Trägers der Straßenbaulast nach Anweisung durch die Straßenverkehrsbehörde.

Soweit Verkehrseinrichtungen oder bauliche Maßnahmen vorzunehmen sind, ist ebenfalls die Straßenbaubehörde zuständig.

4. Auswertung

Insbesondere bei einem Verkehrsversuch oder bei einer zunächst provisorisch angeordneten Maßnahme sollte zum Ende der Erprobung eine Auswertung erfolgen. Bei der Auswertung ist auf einen Vergleich der Verkehrssituation vor und nach Einführung der Schulstraße zu achten. Neben den Auswirkungen im direkten Schulumfeld, für den eigenständig zurückgelegten Schulweg, den Hol- und Bringverkehr und den Anwohnerverkehr ist auch die Auswirkung auf den Durchgangsverkehr zu achten. Hier stellt sich insbesondere die Frage, ob es Ausweichverkehre gibt, die kontraproduktiv für das Ziel einer Verkehrsberuhigung und einen sicheren Schulweg sein könnten. Falls dies der Fall sein sollte, sollte überlegt werden, ob es Möglichkeiten gibt, hier durch zusätzliche Maßnahmen oder Modifikation des erprobten Konzepts nachzusteuern.

5. Verstetigung

Bei einer straßenrechtlichen Verstetigung einer Schulstraße, die als Verkehrsversuch oder als Provisorium aufgrund § 45 StVO begonnen hat, sollten die Ergebnisse der Auswertung bei der Begründung der Teileinziehung einfließen.

Für das Timing ist darauf zu achten, dass die Ankündigung der Teileinziehung, die nach den Straßengesetzen der Länder öffentlich bekannt gemacht werden soll, rechtzeitig genug erfolgt. Ansonsten kann die Schulstraße nicht ununterbrochen fortgesetzt werden oder ist rechtlich angreifbar mangels Begründung einer qualifizierten Gefahr.

Referenzen, Kontakte und Ressourcen

Deutsches Kinderhilfswerk / VCD e.V.: Schulstraßen, <https://www.zu-fuss-zur-schule.de/mitmachen/politischerwerden/schulstrassen>

Dilling, Olaf: Förderung kindgerechter Mobilität in Schulstraßen, Zeitschrift für Infrastrukturrecht 2024, Heft 7, S. 171 – 176.

Dilling, Olaf: Gutachten: Schulstraßen - Rechtliche Möglichkeiten der Kommunen bei der Einrichtung von Schulstraßen, erstellt im Auftrag von Kidical Mass Aktionsbündnis, Deutsches Kinderhilfswerk e.V. & VCD Verkehrsclub Deutschland e.V., <https://kinderaufsrads.org/download/10107/?tmstv=1702407817>

Kidical Mass: Schulstraßen, <https://kinderaufsrads.org/aktiv-werden/schulstrassen/>

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Verkehrsingenieur-Besprechung am 07.12.2023 in Düsseldorf - VIB II/202, <https://kinderaufsrads.org/download/10193/?tmstv=1707924044>

Stadt Köln: Schulstraßen, <https://www.stadt-koeln.de/artikel/72337/index.html>

Zukunftsnetzwerk Mobilität: Kurzgesagt Schulstraßen, <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2024/3/5/616ae41a252cd19bf21cb8c9a43a166c/Kurzgesagt-Schulstrassen.pdf>

Changing Cities: Schulstraßen Kampagne, <https://changing-cities.org/kampagnen/schulstrassen/>